

После гибели Бахчиванджи недостроенные 40 самолетов были демонтированы, но работы по этой теме еще продолжались. В середине мая 1943 г. ОКБ В. Ф. Болховитинова резвакуировалось. А. М. Исаев организовал специальное двигательное КБ. Его детище, БИ, послужил для накопления опыта в других проектах истребителей с ЖРД. БИ – приоритет нашей страны в истребителях такого рода. Такие самолеты строились за рубежом, но все они были экспериментальные, без стрелкового вооружения, а БИ был полноценным истребителем в этом смысле, хотя в деле и не применялся¹¹⁰⁹.

А. М. Исаев стал лидером в конструировании ЖРД для ракет ПВО, ПРО, подводных лодок, космических аппаратов. И всю свою жизнь он помнил Г. Я. Бахчиванджи. По словам Б. Е. Чертока, за два дня до полета Ю. Гагарина у него состоялась беседа с А. М. Исаевым. Исаев сказал: «... я вспоминаю Бахчи. В чем-то мы перед ним виноваты. В таком человеке я бы не сомневался. В полете на «Востоке» риска, пожалуй, больше, чем было на БИ. Но у меня так припушили эмоции, что переживаю здесь все гораздо спокойнее, чем тогда на Урале»¹¹¹⁰.

Г. Я. Бахчиванджи в 1942 г. за первый полет на первом реактивном самолете удостоен Ордена Ленина. В 1973 г. посмертно ему присвоено звание Героя Советского Союза.

О.В. Шестакова
Екатеринбург

ИСТОРИЧЕСКИЕ ТРАДИЦИИ КАК ВАЖНЫЙ ЭЛЕМЕНТ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Со второй половины 1990-х гг. начались структурные реформы на железнодорожном транспорте. В 1996 г. на Всероссийском съезде железнодорожников были приняты, а затем утверждены президентом России «Основные направления развития железнодорожного транспорта», в 1998 г. и 2001 г. разработаны Концепция и Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. В этих документах заложена идеология эволюционного подхода к реформе отрасли.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), которое 23 сентября 2003 г. прошло государственную регистрацию, приняло на себя функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте. В ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта остались, в частности, реализация государственной политики и реформирования на железнодорожном транспорте, а также международное сотрудничество.

Миссия новой компании была сформулирована следующим образом: «Развитие ОАО «РЖД» как общенациональной транспортной компании, динамично повышающей эффективность и качество услуг и глубоко интегрированной в евроазиатскую транспортную систему»¹¹¹¹. Достижение поставленных перед ОАО «Российские железные дороги» стратегических целей возможно через сплочение людей вокруг создаваемой компании, внедрение корпоративной культуры.

Многие исследователи справедливо отмечают, что корпоративная культура и корпоративный дух создают особую атмосферу в трудовых отношениях персонала предприятий и играют роль одного из самых сильных мотивационных факторов, способствующих объединению наиболее трудоспособного персонала. Корпоративная культура, как правило, включает в себя идеи, убеждения, традиции и принципы, набор

¹¹⁰⁹ Шафров В. Б. История конструкций самолетов в СССР. 1938–1950 гг. М., 1978. С. 267–268.

¹¹¹⁰ Черток Б. Е. Указ. соч. С. 371.

¹¹¹¹ Фадеев Г.М. ОАО «РЖД» – стратегические цели и первоочередные задачи // Железные дороги мира. – 2003. – № 10. – С. 13.

правил и приемов решения проблем, стандарты поведения, систему ценностей и нравственные нормы, представление о месте и роли организации¹¹¹².

Исторические традиции – важный элемент корпоративной культуры работников железнодорожного транспорта. Под словом «традиция» понимается «то, что перешло от одного поколения к другому, что унаследовано от предшествующих поколений (например идеи, взгляды, вкусы, образ действий, обычаи и т.п.)»¹¹¹³.

Железнодорожный транспорт имеет почти 170-летнюю историю. Сохранение корпоративной культуры как стабилизирующего элемента системы при рыночной экономике – необходимое условие реформирования отрасли.

Безусловно, к традициям можно отнести наличие отраслевой системы подготовки кадров, которая формировалась в нашей стране на протяжении почти двух веков. Первым отраслевым институтом, созданным в 1809 г., был Петербургский институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения). В 1896 г. открыто Московское инженерное училище ведомства путей сообщения (впоследствии Московский институт инженеров транспорта, Московский государственный университет путей сообщения).

В 1918 г. транспортные вузы были переданы из ведения Министерства путей сообщения (МПС) в ведение Народного комиссариата просвещения, что не позволяло в полной мере учесть отраслевую специфику. Поэтому в 1928 г. транспортные вузы, многие техникумы и часть общеобразовательных школ вновь были переданы в ведение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

В годы первых пятилеток возросла потребность в кадрах для железных дорог. Поэтому в 1929 г. был создан Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта, в 1930 г. в Томске – Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, в 1932 г. – Новосибирский, в 1939 г. – Хабаровский институты инженеров железнодорожного транспорта и др. К 1940 г. в ведении НКПС находилось уже 13 транспортных вузов. В системе НКПС обучалось более 18 тыс. студентов. С переходом на электрическую тягу потребовались специалисты в области электрификации, автоматики, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте. В 1956 г. открыт Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта. Самарский институт инженеров железнодорожного транспорта – самый молодой среди железнодорожных вузов России (основан в 1973 г.).

Сильна на железнодорожном транспорте и система подготовки кадров со средним профессиональным образованием. Десять техникумов перешагнули 100-летний юбилей. Еще в 1820 г. при Петербургском институте путей сообщения была образована Военно-строительная школа с трехлетним сроком обучения – первое учебное заведение для подготовки техников железнодорожно-строительного профиля. В 1879 г. МПС утвердило структуру и программы железнодорожных училищ. В 1886 г. правительство приняло решение передать все железнодорожные училища в подчинение МПС, для управления ими был организован учебный отдел.

Число учебных заведений, готовивших техников, возросло к 1921 г. до 71, к 1932 г. техникумов стало 135. 26 апреля 1936 г. ЦИК и СНК приняли постановление о передаче в ведение НКПС начальных и средних общеобразовательных школ, обслуживавших детей железнодорожников. Было передано около 2 тыс. таких школ, перед ними поставили задачу – привить учащимся интерес к железнодорожному делу и стремление продолжать образование в техникумах и вузах путей сообщения¹¹¹⁴.

¹¹¹² Царицынский В.В. Корпоративная культура на предприятиях транспорта // Железнодорожный транспорт. – 2002. – № 6. – С. 69.

¹¹¹³ Ожегов С.И. Словарь русского языка / Под ред. чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. – 18-е изд. – М.: Рус. яз., 1986. – С. 700.

¹¹¹⁴ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917 – 1945 гг. / Под ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб., 1997. – С. 216, 221.

Почти за два века в отрасли сложилась стройная система подготовки и переподготовки кадров, включающая в настоящее время 10 вузов, 52 техникума и колледжа, около 500 школ и 1340 дошкольных учреждений. Ежегодно средние специальные учебные заведения выпускают свыше 16 тыс. чел. Всего же в вузах, техникумах и колледжах по 60 специальностям высшего и 18 специальностям среднего профессионального образования обучается более 175 тыс. чел. по всем формам обучения. Среди преподавателей насчитывается 500 докторов наук, профессоров и около 2 тыс. канд. наук, доцентов¹¹¹⁵.

На формирование корпоративной культуры, бесспорно, влияют убеждения, жизненная позиция многих поколений инженеров путей сообщения, их представления о месте и роли железнодорожного транспорта и его тружеников, о необходимости государственного контроля над отраслью. Выдающимися инженерами середины и второй половины XIX в., рубежа XIX – XX вв. были П.П. Мельников, Д.И. Журавский, Н.А. Белелюбский, Л.Д. Проскуряков, Ф.Е. Максименко, Н.П. Петров и многие другие.

К традициям, существующим в отрасли, можно отнести уважительное отношение к железнодорожным династиям, стремление различных поколений сохранить историю своей семьи, воспитать подрастающую смену. Суммарный трудовой стаж представителей некоторых династий составляет 300, 400, а иногда и 500 лет.

Многие представители железнодорожных династий за свой многолетний труд награждены отраслевыми наградами, которые имеют свою историю. Высшей наградой отрасли – знаку «Почетному железнодорожнику» – более 70 лет. 17 мая 1934 г. нарком А. Андреев подписал «Положение о почетном знаке железнодорожника», награждение которым происходит и в наши дни. Знак «Почетному железнодорожнику» № 1 принадлежал Семену Васильевичу Кутафину, диспетчеру Грозненского отделения Северо-Кавказской магистрали. Знаком «Почетному железнодорожнику» за все годы награждены десятки тысяч лучших тружеников транспорта.

Обратим внимание на две относительно новые отраслевые награды. В 1995 г., накануне празднования 130-летия МПС России, оно учредило памятную медаль имени П.П. Мельникова, выдающегося ученого и инженера железнодорожного транспорта, первого министра путей сообщения России. В том же 1995 г. МПС учредило памятную медаль имени А.А. Бетанкура, известного инженера, математика, архитектора, педагога. Данной медалью ежегодно награждаются педагоги и ученые, внесшие заметный вклад в развитие отраслевой науки и высшего транспортного образования.

В наше меркантильное время отраслевые награды должны сохранять свое значение наряду с мерами материального поощрения лучших тружеников отрасли. Награждают ими обычно в день профессионального праздника.

Отраслевой праздник – День железнодорожника – имеет более чем 100-летнюю историю. Праздник учрежден приказом по МПС от 9 июля 1896 г., подписанным министром путей сообщения князем М. Хилковым, и приурочен ко дню рождения (25 июня) императора Николая I, при котором началось железнодорожное строительство в России¹¹¹⁶. После Октябрьской революции 1917 г. праздник был забыт почти на двадцать лет. Традиция чествовать железнодорожников возродилась лишь в 1936 г. По постановлению ЦИК СССР от 28 июля 1936 г. праздник отмечался ежегодно 30 июля. В 1940 г. постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 1205 установлено празднование Дня железнодорожника в первый выходной день (воскресенье) августа.

Сохранение в мельчайших подробностях истории отрасли как работниками музеев и библиотек, преподавателями транспортных вузов, так и многочисленными коллекционерами-любителями тоже можно отнести к традициям, существующим на железнодорожном транспорте.

¹¹¹⁵ Гудок. – 1998. – 26 дек.; – 2000. – 19 мая; Комсомольская правда. – 2000. – 13 апр.

¹¹¹⁶ Путь и путевое хозяйство. – 1992. – № 8. – С. 36-37; Самые знаменитые железнодорожники России. – М.: «Издательский дом «Вече», 2005. – С. 238.

Центральный музей железнодорожного транспорта (указанное название с 1987 г.) основан в 1813 г. в Санкт-Петербурге при Институте Корпуса инженеров путей сообщения. В настоящее время фонды музея насчитывают более 50 тыс. единиц хранения. Многие модели, выполненные 100–150 лет назад, уникальны. Более тысячи альбомов содержат акварельный, графический материал и фотографии, воспроизводящие эпизоды строительства Царскосельской, Николаевской, Московской, Транссибирской и других железных дорог. Довольно обширна коллекция железнодорожной фалеристики, включающая коллекционирование эмблем, нагрудных знаков, жетонов, медалей, посвященных железнодорожной тематике.

Как научно-методический центр Центральный музей железнодорожного транспорта выявил и взял на учет около 250 музеев на сети МПС. В 1990-х гг. Центральный музей железнодорожного транспорта создал два филиала – «Отечественное мостостроение» и «Натуральный подвижной состав» (на ст. Лебяжье под Санкт-Петербургом).

Однако на страницах газет и журналов, из уст музейных работников раздаются слова о недостаточном финансировании музеев и их сотрудников, сокращении штатов.

Дорожить историей железнодорожного транспорта призывают члены Всероссийского общества любителей железных дорог, которое действует в Центральном доме культуры железнодорожников (ЦДКЖ), а также представители многочисленных молодежных клубов любителей железных дорог, клубов железнодорожного моделизма в домах культуры железнодорожников (ДКЖ).

Много интересных фактов из истории отрасли могут рассказать члены всероссийского и региональных клубов любителей железных дорог. Они занимаются моделированием, фалеристикой, филокартией (коллекционирование открыток, посвященных железнодорожной тематике), филателией железнодорожной, перидромофилистикой (коллекционирование железнодорожных билетов) и т.д.

Далеко не каждая отрасль имеет свою отраслевую печать. В России ежемесячный «Журнал путей сообщения» начал издаваться в Санкт-Петербурге с июля 1826 г. С 1845 г. издание выходило под названием «Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий», в 1865–1917 гг. – «Журнал Министерства путей сообщения», после 1919 г. – «Техника и экономика путей сообщения», «Транспорт и хозяйство», «Социалистический транспорт», а с 1941 г. по настоящее время – «Железнодорожный транспорт».

В годы предвоенных пятилеток помимо общетранспортных издавались производственно-технические журналы по основным отраслям железнодорожного хозяйства: «Паровозник», «Вагонник», «Путеец», «Сигнализация и связь на железнодорожном транспорте», «Электрификация железнодорожного транспорта», «Эксплуатация железных дорог», а также журналы строительного профиля «Транспортное строительство», «Строитель железных дорог», «Метрострой». В 1882–1917 гг. Русское техническое общество издавало журнал «Железнодорожное дело». С течением времени некоторые журналы укрупнялись и получали новые названия.

Первая отраслевая газета вышла в свет 7 мая 1867 г. Издание называлось «Газета железных дорог и пароходства». Однако в конце 1868 г. строптивую, объективную газету власти прикрыли. С января 1869 г. стала выходить «Промышленная и торговая газета», в которой железным дорогам отводилось мало места¹. Первый номер отраслевой газеты «Гудок» вышел 17 декабря 1917 г. Газета пользовалась большой популярностью. В 1925 г. ее тираж составил 305 тыс. экземпляров. На сети дорог сегодня действует несколько десятков дорожных и профсоюзных газет.

В первые годы XXI в. тираж «Гудка» составляет около 200 тыс. экземпляров, а общий тираж дорожных газет – более 300 тыс. экземпляров². Кроме журнала «Железнодорожный транспорт», в настоящее время выходят следующие научно-

¹ Толстов Ю. Первая российская железнодорожная газета // Гудок. – 1997. – 2 апр.

² Гудок. – 2002. – 12 янв.

технические и производственные журналы: «Автоматика, телемеханика и связь», «Железные дороги мира», «Промышленный транспорт», «Путь и путевое хозяйство», «Транспортное строительство», «Электрическая и тепловозная тяга», «Транспорт Урала» и другие. С 1993 г. издается «Локотранс» – ежемесячный альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма. Отраслевая печать распространяет опыт лучших транспортных предприятий, освещает проблемы создания и внедрения новой техники, знакомит читателей с новыми научными исследованиями, деятельностью изобретателей, дает информацию о зарубежной технике и железнодорожном строительстве, публикует материалы по истории железных дорог.

Неоценим вклад тружеников библиотек отрасли в достижения российских железных дорог, отраслевой науки, в подготовку кадров для предприятий железнодорожного транспорта. Богатейшие книжные фонды библиотек были и будут частью культурно-исторического наследия страны.

Первую транспортную библиотеку в России учредил при Департаменте водяных коммуникаций граф Н.П. Румянцев, возглавлявший его с 1801 по 1809 г. Центральной научно-технической библиотеке железнодорожного транспорта России (ЦНТБ МПС) – более 110 лет. Ее история связана со становлением и развитием железных дорог России, МПС. Постепенно сложились крупные дорожные библиотеки. Всего на сети железных дорог России к концу 1913 г. насчитывалось 226 библиотек и их отделений. Подчеркнем, что для содержания учебных заведений и библиотек выделяли средства МПС, железные дороги, а также существовали частные пожертвования. Централизованная сеть технических библиотек железнодорожного транспорта начала создаваться в 1921 г., после того как НКПС 28 апреля издал приказ «Об организации библиотечного дела на путях сообщения».

К концу 80-х гг. XX в. на железнодорожной сети работало свыше 800 станционных и около 5 000 передвижных библиотек, которые ежегодно обслуживали свыше 1 млн железнодорожников. В фонде ЦНТБ находится около 2 млн опубликованных и неопубликованных материалов¹¹¹⁷.

Внимание к юбилейным датам влияет на формирование корпоративной культуры работников железнодорожного транспорта. Книги, статьи, конференции и выставки, посвященные им, воспитывают уважение к истории транспорта и людям, которые трудятся в отрасли. Большое внимание было уделено 150-летию железной дороги между Петербургом и Москвой, 125-летию Свердловской железной дороги, 100-летию Транссиба. Весной 2000 г. Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей отметил свое 95-летие. Этот профсоюз существует с апреля 1905 г. Третьего августа 2004 г. Министерство транспорта РФ и все железнодорожники отметили 200-летие со дня рождения выдающегося инженера и ученого, одного из основоположников транспортной науки, первого министра путей сообщения Павла Петровича Мельникова. В преддверии этого события, в 2003 г. в Москве на Комсомольской площади установлен памятник П.П. Мельникову (авторы – скульпторы Салават и Сергей Щербаковы). Место выбрано уникальное: на площадь выходят Ярославский, Ленинградский и Казанский вокзалы.

Восстановление вокзалов в Москве, Санкт-Петербурге, ставших памятниками транспортного зодчества, руководители этих городов считают важнейшей частью программы по восстановлению архитектурного облика городов. Следуя историческим традициям, в залах ожидания некоторых вокзалов проводят концерты классической музыки с «живым» звуком, размещают галереи картин известных художников.

Руководители железных дорог, в соответствии с историческими традициями, вводят в обращение такие фирменные поезда, как «Николаевский экспресс» (Санкт-Петербург – Москва), «Демидовский экспресс» (Екатеринбург – Санкт-Петербург). А самый первый

¹¹¹⁷ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С. Конарева. – М.: Изд-во «Большая Российская энциклопедия», 1995. – С. 494; Гудок. – 2001. – 26 мая.

фирменный пассажирский поезд – «Красная стрела» – начал курсировать между Ленинградом и Москвой в 1931 г.

Продуманная социальная политика, обеспечивающая социальную стабильность в трудовых коллективах, может быть отнесена к традициям, сложившимся на железнодорожном транспорте. К социальной сфере относятся учебные заведения, служба здравоохранения, жилищно-коммунальное хозяйство, учреждения культуры, отдыха, спорта, торговли, общественного питания. Работники железнодорожного транспорта на протяжении веков чувствовали себя социально защищенными. Штатные железнодорожники пользовались рядом льгот: служебными квартирами, медицинским и пенсионным обслуживанием, бесплатным проездом по железным дорогам. Они могли повышать свое образование и обучать детей в учебных заведениях МПС.

Проводя современные структурные реформы на железнодорожном транспорте, несомненно, следует использовать богатое историческое наследие. К отраслевым традициям следует отнести государственный контроль над отраслью, наличие стройной системы подготовки и переподготовки кадров для отрасли, сохранение железнодорожной истории, уважительное отношение к инженерам путей сообщения, железнодорожным династиям, создание сотен дорожных музеев и библиотек, развитие отраслевой печати, системы здравоохранения, продуманную социальную политику и многое другое.

Исторические традиции оказывают влияние на другие элементы корпоративной культуры – идеи, убеждения, стандарты поведения, систему ценностей и нравственные нормы, представление о месте и роли организации.

Тревожно звучат мысли о переподчинении железнодорожных техникумов и вузов, факты, свидетельствующие об уменьшении социальной защищенности работников транспорта, ослаблении социальной политики, сокращении музейных работников, о недостаточном финансировании музеев и библиотек, снижении темпов строительства жилья и др.

Сегодня, как никогда, необходимы инвестиции в человека, в человеческий капитал. Это особый тип вложений, обеспечивающих развитие и духовное совершенствование личности, укрепление здоровья, расширение возможностей творческого участия человека в трудовой деятельности и повышение ее отдачи.